

# FORMA GENERAL DE CIUDAD

Intentaré trazar una descripción del desarrollo urbanístico de la ciudad de Trieste mediante la lectura e interpretación de aquellos episodios en los que, a mi modo de ver, cristaliza una determinada forma general de ciudad. Además, quizá puedan ejemplificarse algunas cuestiones de alcance más general.

Conviene precisar en primer lugar que no es ni evidente ni inmediato que las ciudades puedan representarse o entenderse en su dimensión conjunta. En segundo lugar, aún admitiéndolo, es discutible que esta imagen general sea instrumental, es decir, que sirva para una discusión disciplinar operativa sobre la ciudad. Quizá este recelo, por llamarlo de alguna manera, tenga que ver con el escepticismo o la incertidumbre con que se contempla la formación de planes de ciudades. Al menos, es cierto que para muchos arquitectos esta cuestión ha perdido significado y no debiera confundirnos la "eclosión" española de estos últimos años, de por sí bastante excepcional y, presumiblemente, transitoria.

Más en concreto, quizá la progresiva pérdida, descrédito o devaluación de los criterios urbanísticos de los arquitectos, por lo que se refiere a las discusiones de esta escala, sean las causas fundamentales de la excesiva instrumentación legal, económica, política o sectorial de los planes de ciudades, hasta el punto de ser estas últimas las dimensiones omnipresentes. Y ese proceso se ha acentuado con la generalización indiscriminada del *urbanismo internacional*; una derivación del movimiento moderno, aunque sin duda menor, cuyas ideas sobre la nueva ciudad concentraban los principios más radicales pero también las realizaciones más desmesuradas, dudosas o fracasadas.

Convendría puntualizar además otra cuestión: para una discusión de este tipo, el tamaño de la ciudad no es un aspecto adjetivo. Es clara la regla según la cual cuanto mayor sea dicho tamaño, más dificultoso será establecer el valor general de forma puesto que se produce una progresiva desarticulación (y dificultad) de su significado conjunto. De ahí que sea oportuno verificarlo en dimensiones no muy grandes, y éste es el caso de Trieste que cuenta con poco más de 250.000 habitantes. Las consideraciones que siguen se inscriben pues entre ciertos umbrales aproximados y sin pretensiones ni muy abstractas ni demasiado generales.

La cuestión inicial es que la historia de la formación de las ciudades, y muy particularmente las de tradición europea continental, permite identificar períodos particulares de su pasado en los que se fraguaron formas generales. No necesariamente como resultado de un proyecto único o de una única voluntad, aunque sí siempre mediante determinadas intervenciones, ni homogéneas ni análogas entre ellas, que lograron reunirse y resumirse en torno a una idea central de forma.

Trataré de mostrarlo en Trieste, una ciudad que ha conocido varias formas generales, lo cual añade otro motivo de interés: la crónica de la sucesión de estas ideas, señalando de este modo la sedimentación de diversas *cristalizaciones conceptuales* (es decir, *imágenes*, de naturaleza fija o estática) en correspondencia con los acontecimientos, correlativos por definición.

## La ciudad central en la discusión de la forma general

Es una característica reconocida de los fenómenos urbanos la enorme impedancia de la realidad. Al observar la evolución de las transformaciones en una ciudad, esta impedancia se resume simplificada en "lo anterior", "lo antiguo", frente a "lo nuevo". En términos más específicos, *el área central*, como traducción de "lo existente", ha sido siempre el tema recurrente en cada nueva conceptualización figurativa de la ciudad. De ahí se deduce que la evolución de la forma general (evolución que podría llamarse *cuántica*) es también, y prioritariamente, la evolución del área central; tanto en cuanto a la evolución de su significado como en cuanto a la redefinición (por aumento o extensión) del ámbito entendido como central.

Si entre la multiplicidad de fenómenos que encierra ese área central, distinguiéramos las formas menores, (barrios, aunque centrales), de aquel otro conjunto de elementos o sistemas que por su gran escala en estructura y significado representan lo específico de ese centro, estableceríamos con estos últimos la idea de *ciudad central* puesto que con ellos calificamos dicha área respecto al conjunto urbano total.

La evolución de esa *ciudad central* sigue siendo una cuestión nodal de la urbanística, y con mayor razón de la actividad urbanística que se ocupa de repensar el plano de la ciudad. No tanto porque lo que no es ciudad central tenga un menor interés disciplinar o real, teórico o práctico, sino porque la evolución de la idea de ciudad central incide directamente sobre el significado de las áreas no centrales. El mecanismo de equilibrio o de buen orden consiste en evitar la microcefalia del área central (es decir, la gobernada por el orden propio de la ciudad central), porque la contrapartida no es otra que el gigantismo de las áreas periféricas (que incluyen tanto los tejidos en situación no central, y que son composiciones de escala local, como los segmentos de "piezas" de gran escala no articuladas con la ciudad central) que contribuyen a un desequilibrio cuyas magnitudes actuales no tienen precedentes históricos.

Seguramente las exclamaciones espontáneas del tipo "las periferias son siempre parecidas" o "una ciudad se distingue de otra solo si se leen y/o conocen los lugares antiguos" expresan intuitivamente estos peligros presentes. Es decir, el riesgo de *congelar* el significado general de una ciudad es causa-efecto de otro fenómeno paralelo que podría formularse diciendo: "asistimos a la multiplicación, con tendencia al infinito, de los significados parciales o particulares". Además, el hecho de que estos significados se expresen en buena medida según variantes del *international style* conlleva la igualdad entre las periferias y por lo tanto convierte en intercambiables ciudades que en el pasado se habían distinguido unas de otras.

A pesar de que actualmente en tantas ciudades no se vislumbra una forma general moderna, lo cual guarda estrecha relación con el diagnóstico de microcefalia o congelación de la ciudad central, también es cierto que históricamente su construcción no fue forzosamente simultánea a la extensión urbana. En otras palabras, sería posible que, después de un

período generalizado de extensión (en Italia desde la postguerra), las condiciones generales permitieran de nuevo la formación de una *mayor ciudad central*. Se establecería entonces la paradoja de *desarrollar ciudad* cuando no se extiende (desarrollar en el sentido de *crecer el orden* a diferencia de la idea cuantitativa de crecer, asociada a la extensión, como precisa C. Aymonino). Ello apuntaría a otra cuestión de interés: un objetivo disciplinar actual sería no sólo (o no tanto) recuperar, en el sentido de rescatar estructuras ya establecidas, sino inventar, es decir proponer una imagen para la *mayor ciudad central*, acorde con nuestras ciudades.

Ahí radicaría el interés en revisar algunos de los proyectos presentados con motivo del "Concorso Nazionale di idee per il piano partecipativo del centro storico di Trieste", del año 1969. Un debate relativamente reciente y aún actual por las condiciones generales de aquella ciudad, pero que refleja los límites teóricos en los que se debatía la cultura urbanística a finales de los años sesenta.

## Una descripción de Trieste

Este trabajo se ha realizado como una descripción de las formas de la ciudad con una atención especial a la transcripción caligráfica de las expresiones urbanas que la componen. Me interesa destacar que una aproximación descriptiva corre el riesgo de presentarse en forma poco sintética y poco sistemática.

Poco sintética, porque refleja la complejidad y extensión de lo real. Complejidad debida a las situaciones heterogéneas que no se pueden reconducir a códigos seguros ni de igual valencia, si no quiere uno arriesgarse a una simplificación extrema. Extensión, que lleva a centrifugar la dimensión conjunta en favor de episodios sincopados que parecen desvinculados compositivamente. (De ahí que tienda a una lectura más analítica; más ambigua, poco reducible a síntesis, pero a su vez más rica en expresiones y, sobre todo, no reduccionista.

A ese valor de lo analítico se le supondría coherencia gracias a la lógica sistemática y taxonómica. Pero resulta que la ciudad actual, en clave urbanística, acumula demasiadas incertidumbres y predicados confusos y no unívocos (sin duda, mayor indeterminación de significados que

en el pasado). El lenguaje urbanístico ha convertido demasiadas veces los conceptos en estereotipos (véase: *área homogénea*, definición de *partes*, la idea de *infraestructura*, la *selección de funciones*...) Quizá una lectura que adjective figuras de modos no necesariamente unívocos se acerque a una transcripción más fenomenológica derivando de la forma física sin tantas mediaciones.

Además, la escala a la que se discute la ciudad obliga a cruzar el instrumental teórico elaborado los últimos veinticinco años con otras lecturas; vigilando la composición de conjunto, la naturaleza secuencial de la percepción de lo urbano y la atención a lo particular, sin el prejuicio de estimarlo como excepciones de pretendidas reglas.

Para terminar, no puede evitarse un interrogante fundamental como contrapunto a una presentación quizá demasiado "espectacular". ¿Tiene sentido histórico proponer la forma general como discusión de la ciudad contemporánea, en modo análogo a como si fue pertinente en el pasado moderno? ¿No se habrán producido mutaciones sustanciales en las últimas décadas?

¿Las condiciones generales apuntan quizá a otro tipo de intereses, atendiendo a la problemática del uso de lo existente, o quizá a la cuestión de la *calidad de las partes* (versus un no-significado, implícito, del conjunto) o bien a la idea de territorio *desurbanista* que anulase las ventajas desde siempre exclusivas de la ciudad?... Podría pensarse, en fin, que los temas de justicia territorial, médula de la sofisticada técnica urbanística de los años del *welfare state*, pueden seguir siendo centrales en el debate urbanístico.

Sobre estas cuestiones no pretendo ninguna aportación directa puesto que me interesa demostrar cuánto en el pasado esa discusión conjunta de la ciudad sí fue pertinente. Sin embargo, al hilo de los argumentos quizá se entrevea el lugar que ocupe hoy por hoy la idea de forma general. En realidad para la urbanística, entendida como aquella disciplina que se ocupa de la construcción de las formas urbanas, la interpretación de su pasado debería evitar bascular entre el determinismo confiado y la evocación nihilista y en cambio podría ayudar a desvelar cómo las ideas de ciudad "accedieron" al terreno de los posibles por cuyas rendijas convirtieron las ciudades en admirables empresas de civilización.



■ Marcel Duchamp. *Elevage de poussière*. Nueva York, 1920. Fotografía de Man Ray.



## Los paisajes de Trieste

■ Karl Friedrich Schinkel. *Vista de Trieste y su puerto desde los prealpes*. Dibujo con pluma, colores, acuarela y témpera sobre papel, 34,4 x 46,3 cm., 1803. Museo del Estado, Berlín.

Al citar Trieste evocamos una mitología difusa pero recurrente, anclada en momentos importantes de la historia de las ideas y de la acción modernas. Cualquiera forastero atento intuye esta impresión, aunque quizá cada uno de distinto modo. De entre todas las visiones, la que ha interesado recientemente a los arquitectos europeos no es la menos importante.

Sin ir más lejos, a menudo la prensa diaria trae trabajos periodísticos que usan la eficacia del reclamo "Trieste" o que se refieren expresamente a la ciudad adriática. Hace unos meses el prestigioso *La Repubblica* publicaba un artículo con el provocativo titular *Ma Trieste non esiste* en el que se evocaba la identidad evanescente o quizá invisible de un lugar en donde los maestros del pensamiento eran escritores refugiados en un anonimato casi literal y abrumados por la condición de ciudad fronteriza, de *no man's land*.

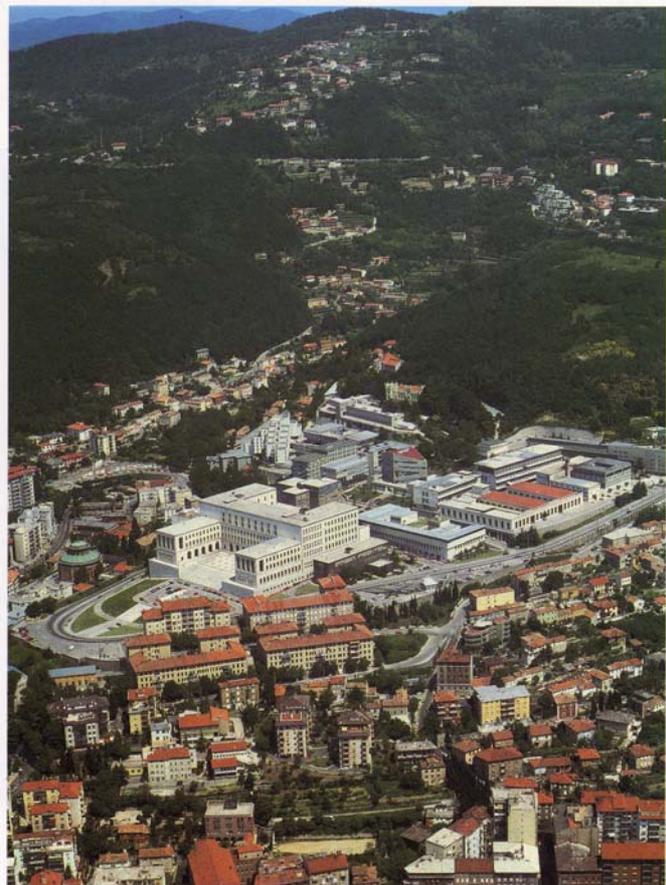
Estanterías enteras de las librerías de la ciudad se llenan de publicaciones dedicadas a entender la particular condición de una ciudad encrucijada, volcada al mar y producto de una precisa voluntad geoestratégica. Un lugar sin *entroterra* en donde ha cristalizado una mezcla muy particular de culturas, desde los eslovenos, griegos, judíos y austriacos, hasta el sustrato italiano más primitivo y hegemónico, dando pie a una civilización burguesa, mundana y especulativa. Trieste es una ciudad no demasiado grande pero que ha conocido directamente los envites de las guerras europeas. Hace tan sólo poco más de veinte años y como

consecuencia de la definitiva sancion al litigio fronterizo con Yugoslavia, el acuerdo de las potencias aliadas provocó un impresionante  xodo hacia Trieste de la población istriana de cultura italiana, dividiéndose de forma artificial un territorio ancestralmente colonizado por una mezcla inextricable de gentes latinas y eslavas.

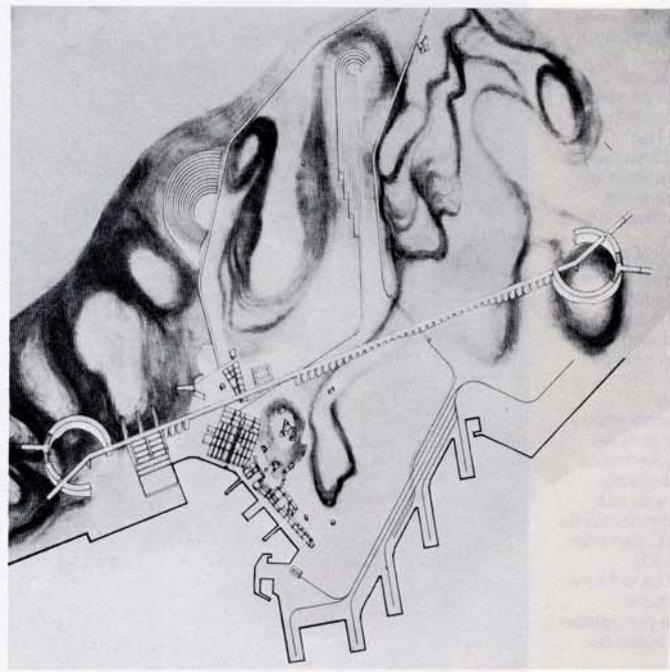
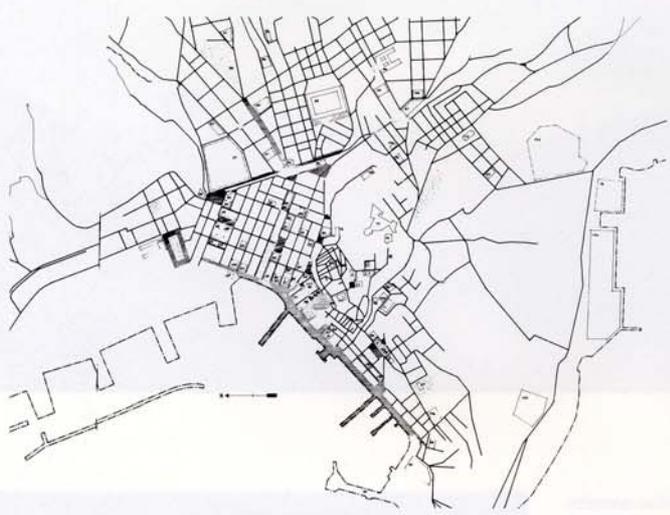
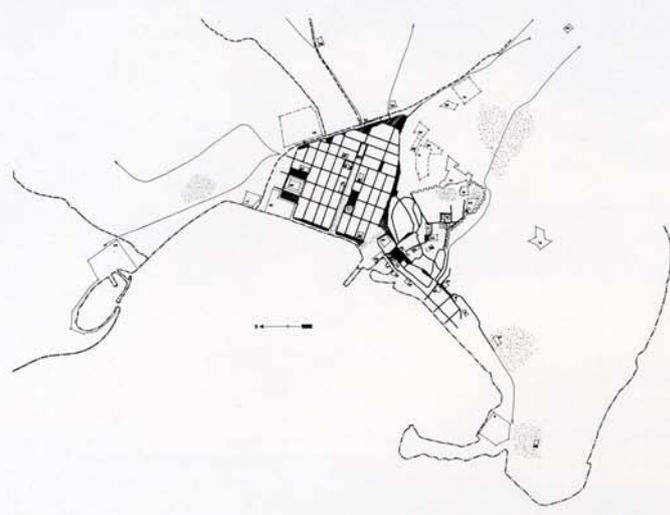
También son numerosos los ensayos que se esfuerzan en perfilar una identidad comprensiva de la actividad espasmódica de los intelectuales triestinos. Al final parece como si la idea de frontera fuese un hilo conductor que explicase aún contradictoriamente el carácter tan particular de la ciudad.

Del mismo modo, tampoco será necesario esforzarse demasiado para encontrar explícito y repetido el arquetipo neoclásico fundacional y prestigioso. Sin duda la ciudad concentra uno de los conjuntos de edificios más acabados y homogéneos. Este mito es ciertamente un reclamo académico y un salvoconducto cultural para las páginas de la prensa arquitectónica (véase *Parametro*, *Controspazio*, *Casabella*...), pero actúa a su vez como estímulo para los arquitectos de la ciudad (a ello se refería L. Semerani en una entrevista del año 83). Ciertamente, de ahí arranca el interés que Trieste pueda despertar en cualquier persona curiosa por conocer una de las ciudades más bellas de Europa.

Sin embargo, lo más sorprendente para el visitante es encontrarse con una concentración poco habitual de imágenes que evocan muchas y muy



■ Contraste entre los barrios encajados en las angostas valles cársicas y el ingreso principal del conjunto universitario.



existentias memoriales acumuladas en un lugar a fin de cuentas pequeño y bastante reciente (el perfil característico de la ciudad se delinea a finales del siglo XVIII). Como si de una miniatura se tratara. Un crisol denso y multiforme, lleno de hendiduras y ambientes que evocan paisajes conocidos de otras partes, pero que reunidos ahí son pinceladas de un cuadro denso y caleidoscópico.

**El relieve, argumento de forma.**

Se entendería mejor Trieste distinguiendo una mezcla muy particular de condiciones del lugar, es decir, naturales o geográficas, respecto a otras que podrían llamarse transformaciones artificiales, o construcciones de la razón, guiadas a menudo con una intensidad e inteligencia ejemplares.

La forma visual del paisaje es muy accidentada. Desde las estribaciones cársicas, desde el altiplano rural y esloveno que forma un telón de fondo boscoso a la ciudad, Karl F. Schinkel descubrió Trieste en 1803 al inicio de un viaje a Italia. Hizo un dibujo en acuarela y témpera que acompaño con unas breves notas que expresan la emoción que causó a un arquitecto del norte contemplar un espacio tan brillante y luminoso. Aunque también sea cierto, que Schinkel parece más cautivado por el lugar que interesado en las calles, las fachadas, el puerto o los monumentos. En realidad, su dibujo evoca casi exclusivamente y con todo detalle los escenarios naturales: los caminos, las gentes y las casas de campo, los barcos y el mar, las montañas, y la luz de una ciudad frente al adri tico y con las cordilleras istrianas en el horizonte.

Si se volviera a dibujar Trieste desde aquel lugar deberían añadirse muchas cosas, pero el croquis de encaje sería sustancialmente el mismo. Los recodos reservados, los valles angostos, las cimas y los collados, los caminos serpenteantes que remontan las laderas cársicas... o la vegetación, tan exuberante y frondosa. Casi todo podría rescatarse esforzándonos tan sólo en imaginar el paisaje un poco menos castigado. Lo que cuenta, pues, es la impresión de esa imagen de ciudad recortada por la fuerza y proximidad del relieve.

El núcleo más antiguo aparece recostado sobre el montículo de San Giusto que junto con San Vito son las colinas más avanzadas de la gran carenadura llamada Montebello, a su vez espina poderosa y central respecto a todas las demás estribaciones que cayendo desde el altiplano perfilan el litoral adri tico a modo de un grandioso ritmo de contrafuertes. Montebello es, pues, el nombre de esa gran cresta que deslinda las aguas y da forma a la bahía que preside la ciudad. Pero es también la discontinuidad principal en una ciudad donde las formas del relieve son pequeñas y rasgadas; sin gestos amplios.

Debido a estas condiciones Trieste es uno de aquellos lugares que carecen de testimonios planimétricos que intenten establecer leyes de trazado extensivo capaces de sustentar una composición general declinable. Dicho de otro modo, no se reconoce ninguna forma matriz de la cual hayan podido derivar leyes de composición de la forma global. No es casual entonces que Trieste se conozca a través del Borgo Teresiano, y que se explique como una ciudad por partes. No en el sentido de que otras, casi todas, son inteligibles *en clave* de sus partes, sino en el sentido de que es difícil construir una imagen de identidad general mediante una composición mayor que la ofrecida por el Teresiano.

El criterio más generalizado ha sido y es considerar que los espacios públicos y los tejidos producto de doscientos años de historia urbana no han logrado sumar un grado mayor de identidad compositiva a la que se obtendría esbozando el Borgo Teresiano... y anadi ndole las formas orográficas como contexto. Más adelante quisiera matizar esta simplificación demostrando que sí

existen otras formas características y de rango parecido al Teresiano. No obstante me interesa señalar ahora que si tomáramos ese contexto como texto, quizás se descubriría su implicación tozuda en la forma conjunta, a la manera de protagonista genético, y de paso ciertas adscripciones al uso que abundan en los manuales de forma de ciudad (radial, lineal, concéntrica, dual,...) serán apenas útiles; véase en Trieste. Es preciso pues ensayar un entendimiento distinto.

Para empezar, el relieve explica la formación de dos tipos de extensiones urbanas.

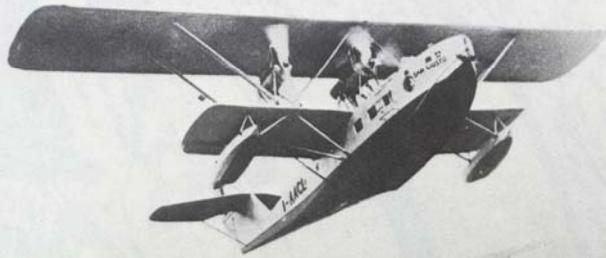
Las grandes laderas que arrancan junto a las escasas planicies son enormes superficies regladas en las que se han establecido los ámbitos estrictamente residenciales. A principios de este siglo eran pocos los lugares reservados para la vivienda de temporada, o constituían grandes propiedades rurales más o menos ajardinadas. Pero progresivamente todas las vertientes soleadas han sido ocupadas en versiones tipológicas cada vez más intensivas. La idea de *villa isolata* derivó en casa-jardín unifamiliar, o *cassette raggruppate* validadas por el plan general de 1933. Esas formas de ocupación, con pocas excepciones, se adaptan al relieve con toda clase de composiciones ecourbanas inteligentes. Pero hoy en día el paisaje de las laderas cuenta además con el uso y abuso del tipo de condominio. Estos, los llamados *palazzini*, sustituyen por doquier y sin más razones que las del aprovechamiento del suelo a los *villini* (analogamente al proceso que R. Moneo se al  a propósito de Roma), pero las heridas causadas por este abuso tipológico son devastadoras en los relieves accidentados. La mezcla de tan diversos tipos, aunque no por todas partes en iguales proporciones, obliga a contemplar ventajosamente de noche el gran sistema montañoso de Trieste. Es entonces cuando las laderas cársicas adquieren un aspecto imponente. El escenario natural de la ciudad se ilumina como si se tratara de un espectacular telón de fondo y desde las plazas nos imaginamos que all  lejos se contempla la mejor panorámica, detrás de las minúsculas lucernas que salpican la oscuridad. El suburbio extensivo se transfigura fugazmente en una multitud de miradores desde los que la ciudad se contempla a sí misma. Podría suspirarse, pero sólo de noche, que allí al fondo y en lo alto existiera un suburbio equilibrado y capaz de "construir las montañas" con inteligencia y respeto.

Las otras extensiones urbanas también periféricas que se distinguen rápidamente son aquellos barrios establecidos en lugares geográficamente singulares. El núcleo de Servola se fundó encima de una colina que domina la bahía de Muggia. El aspecto característico de piña lo forman un intrincado laberinto de casas, patios y tapias, otrora rurales, rodeados de casas con jardín más recientes que se arraciman sobre los caminos de acceso al viejo lugar. Inversamente, Roiano y San Giovanni son otros dos *borgos* definidos por una iglesia y su plaza colocadas en el mejor lugar de una hondonada. Roiano, el más antiguo, nació con las obras del ferrocarril y el puerto a mediados del siglo pasado. Estos son los barrios más claramente caracterizados por un centro local que adquiere el valor de referente de uso y de imagen y que es un espacio público de perfiles nítidos y bien conectado con la ciudad.

Visto de otro modo el relieve triestino ofrece una notable característica. La forma de los canales de acceso rodado a la ciudad es muy independiente de los tejidos urbanos que les son próximos. Las pautas de trazado que establecen esas grandes vías tienen un ámbito de influencia física y compositiva muy reducido, mientras que son una derivada muy exacta de las condiciones topográficas. De este modo los canales de acceso no tienen el "valor añadido" de directrices de

■ Comparación del desarrollo urbano de la ciudad entre 1789 y 1900. Esquemas del libro *Gli elementi della città* de L. Semerani et al. (1969).  
 ■ L. Semerani y G. Tamaro. *Progetto di Trieste*, 1968. Una solución "t pica" para Trieste. El mismo equipo gan  posteriormente el "Concorso di idee" para el Centro Histórico de Trieste. (1969).

■ Vista general de Trieste a principios de siglo, desde el curso. En primer término el barrio de Roiano, y la extensa zona ferroviaria y de muelles portuarios construidos sobre la bahía.



composición planimétrica ni de ejes de expansión urbana. La articulación entre sí de esas vías se produce en lugares muy alejados de la ciudad. Las carreteras se entregan en Trieste según un diagrama esencialmente puntiforme. Se llega "de golpe" y en picado a la ciudad.

De ahí que la periferia venga siendo el resultado de trazados de extensión cuya idea de espacio es siempre de escala muy local, u obedece a leyes propias, ya sean "de estereotomía orográfica", si se piensa en las casas-jardín o los condominios abusivos en las pendientes, o de proyecto de centro local, refiriéndonos a los barrios más característicos.

La accesibilidad a la periferia, tanto actual como en expectativa, es escasa. Las agresiones al paisaje son más el fruto de la permisividad urbanística que el resultado de una lógica plausible de expectativas. En este sentido, es notable que Trieste crezca transformando suelo no agrícola. De ahí que los confines de la ciudad, tengan un aspecto pulcro, no provisional, y la edificación en su sentido más estricto sea la única razón transformadora. De ahí que los crecimientos sobre los caminos, que son un sintoma habitual del uso preurbano intensivo del territorio, sean de escasa entidad.

Derivando también de las condiciones naturales del asentamiento urbano podría entenderse la ciudad según la dualidad *valles teresianos - lugares industriales*. A los primeros correspondería el frente sobre la bahía y el *borgo* teresiano así como, esquemáticamente, los crecimientos del XIX y de principios de este siglo, es decir todos aquellos situados en una misma vertiente respecto a la carena de Montebello. Con el epígrafe

*lugares industriales* designaríamos toda la ocupación industrial y de residencia más moderna sobre las pendientes que conforman la bahía de Muggia. En esta enorme extensión la Via de l'Istria, de origen romano, es la espina básica que ofrece actualmente ese paisaje característico de las grandes escorrentías.

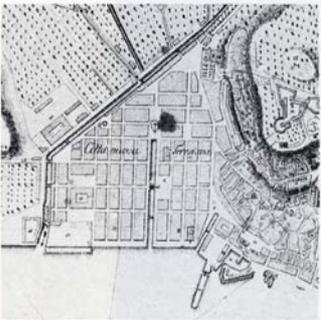
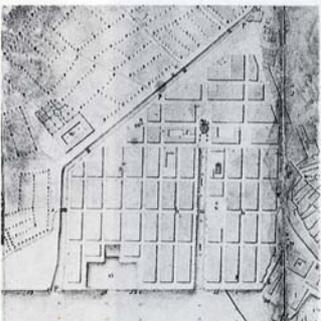
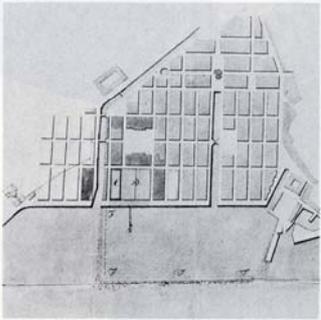
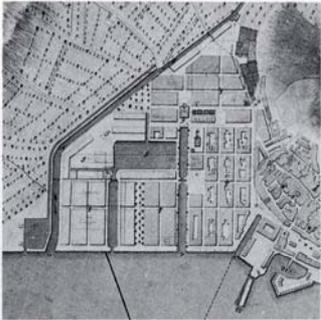
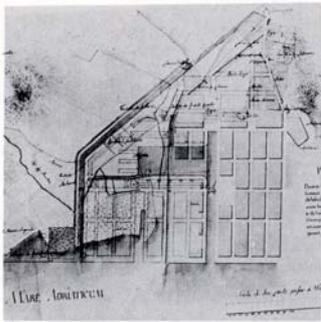
Pues bien, el cuadro de características esbozado hasta aquí se refiere sólo a los *valles teresianos* donde además se han concentrado los episodios de forma general. Precisamente por esto podría entenderse que son la "condición suficiente" para que la imagen de Trieste sea la que es. En cambio, los *lugares industriales*, son la "condición necesaria" de la ciudad, la extensión inevitable pero al otro lado, complementaria funcionalmente pero transgresora y anómala; cuyo *topos* resulta extraño en la identidad de la ciudad.

Esta distinción guarda relación con otra característica del funcionamiento general: la existencia de calles-túneles urbanas. Conviene recordar que nada resulta más ilustrativo de la idea de traza independiente del suelo que la imagen del túnel, artilugio subterráneo, "sumergido", cuyo objetivo es salvar un escollo geográfico. Colocado en el interior de una ciudad el túnel hace posible que la circulación y el movimiento en un cierto punto "abandonen" la epidermis urbana para formar solo dos lugares de tensión: sus entradas.

Trieste cuenta con tres túneles importantes y dos de ellos tienen por objeto conectar esas dos grandes partes que ahora mencionaba. De allí que, además de su razón funcional, revelen algunas características de composición y, sobre todo, sancionen con nitidez esa idea de ciudad partida,



■ El Canal Grande preside el Borgo Teresiano, cuya fundación fue el primer argumento urbanístico de la historia moderna de la ciudad.



■ Plan ou le projet de l'arsenal. M. Frénaui. 1765.

■ Fragmento de la planta de Trieste, atribuida a M. Frénaui. 1766.

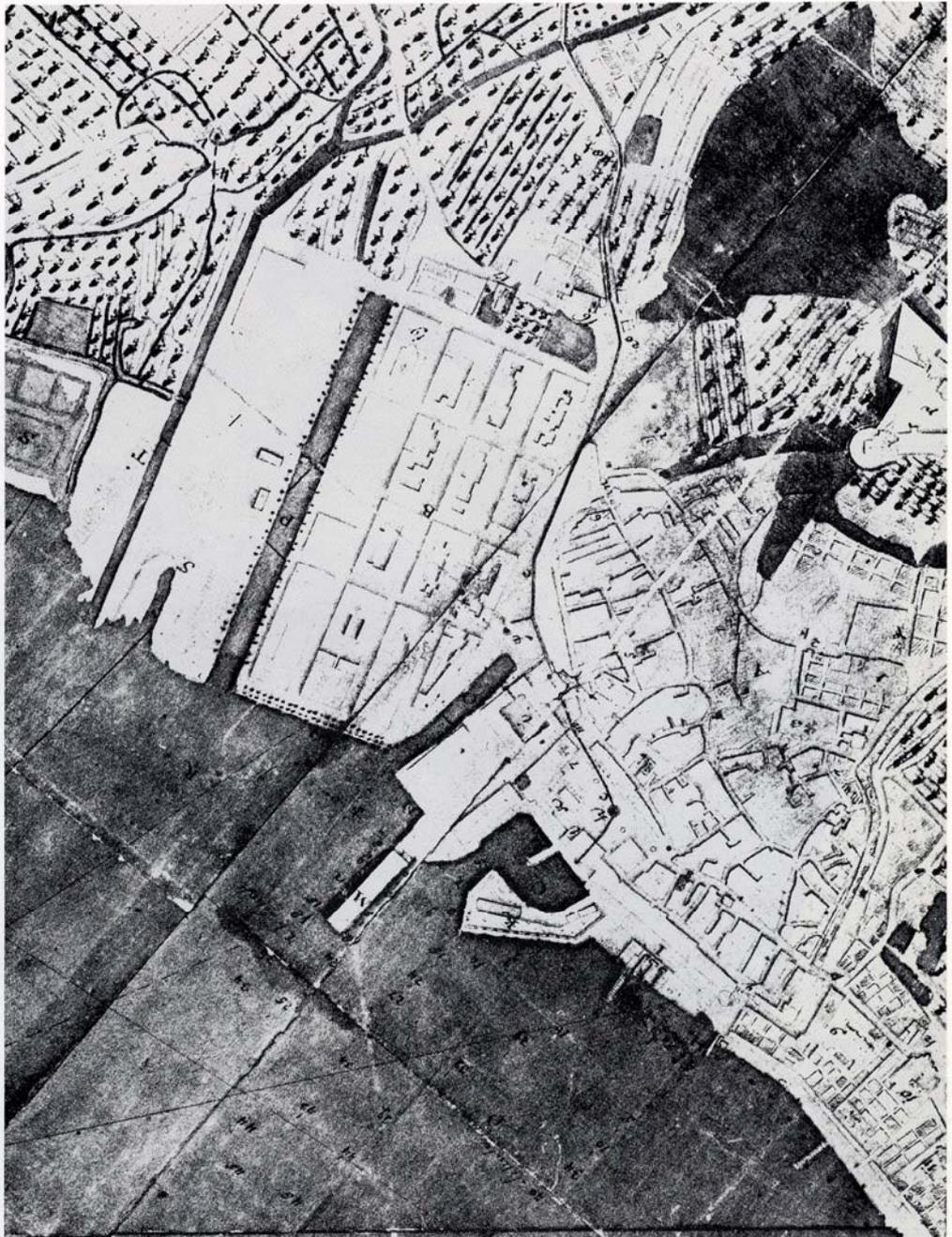
■ Squero di St. Nicolo. Anton Humpel. 1781.

■ Fragmento de la Planta de Trieste, de Carlo Dini. 1782.

■ Planta de trieste. Joseph Cholnhuber. 1790.

Estas son algunas de las alternativas que se sucedieron entre 1760 y 1790 para la continuación de la bonifica más allá del Canal Grande. Todas ellas son declinaciones diversas del modelo establecido a mediados de siglo por F. C. de Gerhard.

■ Fragmento de la planta del puerto y la ciudad de Trieste, atribuida a F. C. Gerhard (1755). En este documento aparece por primera vez la idea del canal-puerto y la plaza del Ponte Rosso. El mismo autor, ingeniero de Amberes, proyectó la canalización definitiva de los torrentes (1758). Con todo ello, las primeras iniciativas de urbanización (ver la planta de 1749 en la pág. 21) daban paso a la definición del nuevo borgo como ciudad dual respecto al recinto medieval.



de ciudad que no ha podido resolver su continuidad contemporánea sin necesidad del recurso último a la ingeniería.

### Tres episodios urbanísticos

Si no hubiera existido una refundación moderna e ilustrada durante la segunda mitad del siglo XVIII, Trieste hubiera acabado siendo como cualquier otra de las pequeñas ciudades patricias de la costa adriática, que estuvieron vinculadas a Venecia hasta los tiempos napoleónicos.

Ahí nace precisamente el interés por la forma de Trieste, precisamente en un proyecto figurativo que tradujo ideas y voluntades más allá de explicaciones geográficas deterministas. Ese tipo de intervenciones son los signos que distinguen las ciudades más sólidas de aquellas otras menos favorecidas por la voluntad cultural y política.

El interés urbanístico no se agota pues con la observación de la ciudad en el paisaje, sino que se prolonga, esencialmente, hacia el conocimiento

de los episodios que establecen la formación artificial del territorio de la ciudad.

En la primera mitad del siglo XVIII, la Casa de Austria asignó las funciones de emporio marítimo y puerta mediterránea del imperio al viejo núcleo medieval, de origen romano. Junto a los muros de la ciudad pero aparte, durante el reinado de María Teresa se desarrolló otra ciudad paralela y ordenada, con leyes y tribunales propios, independiente de la jurisdicción municipal. En el lugar donde existían unas salinas se sobrepresionó un trazado nuevo, ganando terreno al mar y a las marismas.

En el año 1785, A. de Giuliano escribió en su libro *Reflexiones políticas sobre la imagen actual de la ciudad de Trieste*: "Venga a Trieste el hombre de reflexión a meditar sobre el modo como nace y se forma la ciudad". Resumía así, en pocas palabras, la idea de que la nueva ciudad podía ser obra de la razón guiándose por leyes y previsiones claras. Como en otros ejemplos

europeos contemporáneos, en Trieste se establecía un lugar inédito pensado para responder con renovada "eficiencia" a los usos y costumbres entonces emblemáticos de lo urbano. Pero se adivina una idea procesual (nacer y formarse) que revela la mayor singularidad del Borgo Teresiano: formar una ciudad, (Città Teresiana, como se la llamó al inicio) sin presuponer un plano de conjunto. En realidad se produjo un proceso de invención progresiva sin ninguna anticipación conjunta, a pesar de que la regularidad pudiera indicar una previa unidad de proyecto. El orden geométrico del Teresiano se distingue con nitidez del mismo modo como sucede con la Turín de Juvarrá, la *Baixa* de Lisboa del ministro Pombal o el Edimburgo de Craig; sin embargo la diferencia consiste en la ausencia de documento inicial. Los únicos proyectos conocidos son propuestas tardías para la continuación de la ciudad más allá del Canal Grande. En los inicios se sabe solo de la intervención de un ingeniero de Amberes, Giovanni Corrado de Gerhard; a él se atribuye un plano de



1755 que es el más decisivo a la vista del considerable catálogo de levantamientos cartográficos disponibles. Existían unos incipientes trazados hipodámicos, pero no es hasta su intervención que se "inventan" los temas de composición así como la escala general de la nueva ciudad, cuestiones ambas que transforman lo que hasta entonces era simplemente un grupo de manzanas adosadas. Con Gerhard, el nuevo borgo no se entiende ya como una adición indefinida de cuadrículas: crea la Piazza del Ponte Rosso, que incorpora la idea de espacio colectivo (y además civil) y, con el Canal Grande, dota de un puerto propio al nuevo establecimiento. La combinación tangente de ambos elementos, la plaza y el canal-puerto, anuncia la formación de un nuevo lugar central que a su vez anticipa virtualmente el ámbito futuro del borgo.

Una vez materializado ese momento clave se desencadenaron diversos proyectos para prolongar la bonífica. Lo relevante es que todos ellos, a pesar de sus diferencias, asumieran la condición de corolarios,

de "segundo hombre" (aplicando la sagaz metáfora de E. Bacon): se respeta el pentagrama básico de las calles aún variando en ocasiones las proporciones de la cuadrícula; la continuidad y la unidad lo garantizan las paralelas al mar, la idea de canal de cuadrícula-mitad se conjugan de uno u otro modo, aún sin necesidad de proponer nunca el Canal Grande como eje de simetría del conjunto, etc.

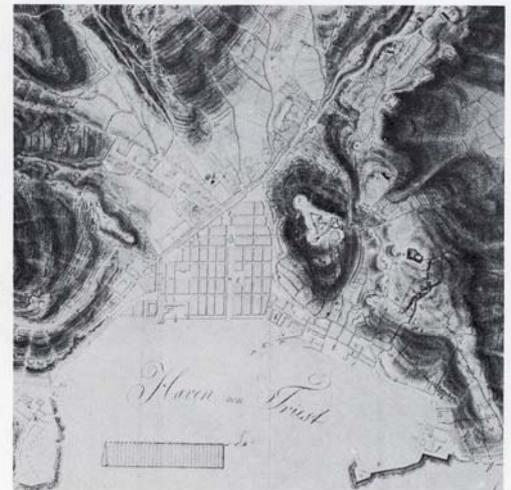
Con todo ello, la declinación de unas pocas pero esenciales leyes abstractas de posición y de forma fue una garantía eficaz y la base que subyace directamente bajo el admirable aspecto actual de los edificios. El Borgo Teresiano es también, y quizá sobretodo, un acierto de implantación cuyo magisterio está en algo no demasiado obvio. A partir de un grupo de cuadrículas elementales, ser capaz de inventar una ley que permite dar escala y composición a la nueva ciudad y, a su vez, declinarse a continuación consecuentemente.

Con posterioridad a este episodio de refundación, durante el siglo

pasado se produjo una intensa transformación que estableció la hegemonía adriática de Trieste al desaparecer la Serenísima República de Venecia: el ferrocarril, la consolidación de los muelles de atraque primero y luego la incesante expansión portuaria, la formación de barrios de servicios y de los suburbios obreros, los primeros centros asistenciales públicos... pero también la transformación interior: la rediscusión del centro, la articulación nueva con la ciudad medieval, el crecimiento hacia el interior...

A través de estos cambios no sólo se comprueba la presencia de arquetipos de gran ciudad, que pudieran ser acontecimientos aislados, sino que aparece una nueva articulación en el imaginario colectivo según un orden conjunto, cristalizando así una forma novedosa respecto frente aquella dual que el teresiano había establecido el siglo anterior.

Hasta entonces el contrapunto a la "Città Teresiana" era la escasa definición del frente a la bahía: no podía recorrerse el litoral en continuidad y, significativamente, los



■ A. Gwesson "Trieste. Vue prise au dessus du Lazaret Neuf". 1853 c. a. Este grabado es el más expresivo de las grandes excavaciones en Scorcola que fueron necesarias para formar la plataforma sobre la que se estableció la primera estación ferroviaria.

■ Fragmento del perfil clásico de la ciudad. A mediados del S. XIX ya se habían levantado los grandes palacios y el templo católico de San Antonio Nuovo, situado al fondo del Canal Grande aunque a la escala del frente marítimo.

■ Planta de la ciudad en 1813, atribuida a Teyberg. (Viena. Kriegsrarchiv), donde se observa que la ciudad de principios del XIX había agotado el territorio frente la bahía entre la carenadura de Montebello (a la derecha), a cuyos pies se formó el Borgo Giuseppino, y la colina Scorcola, en donde se colocaron las terminales ferroviarias.

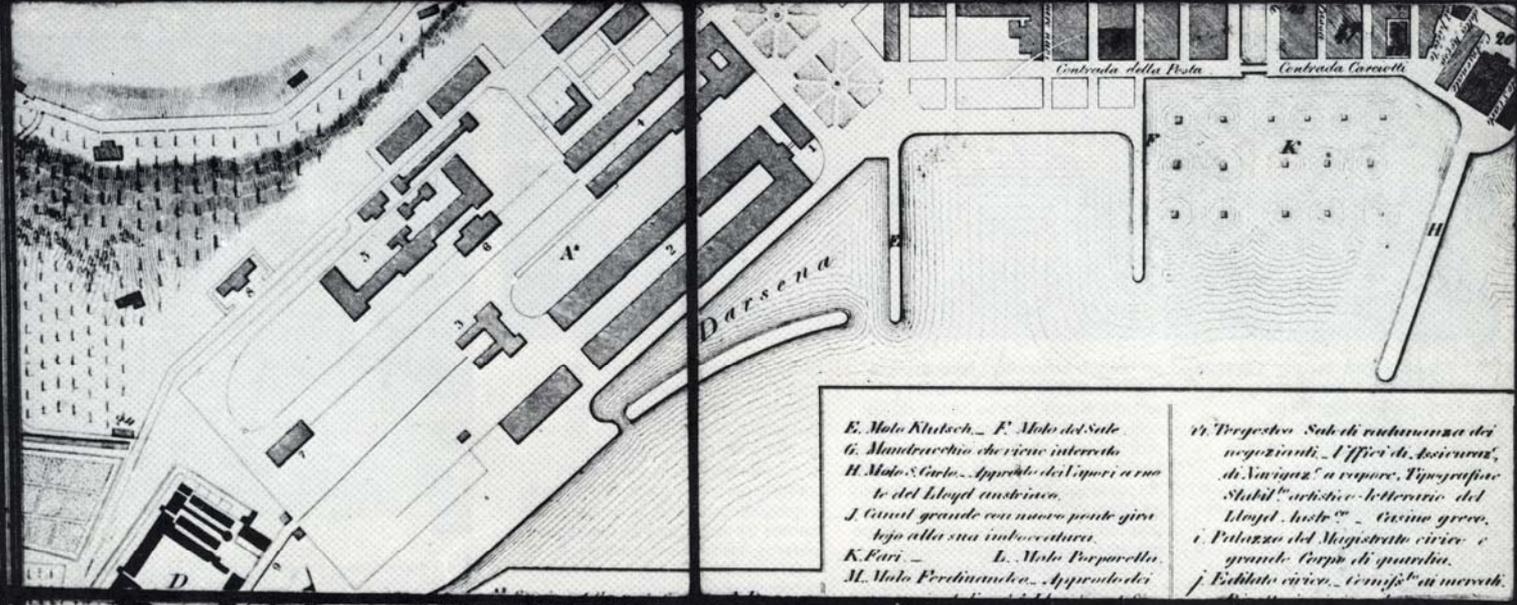
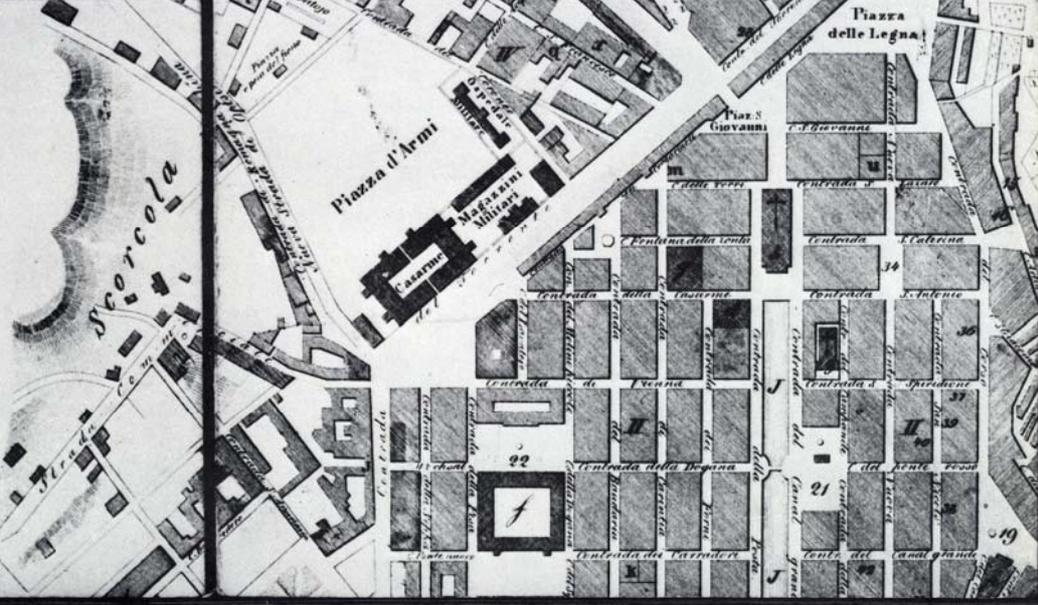
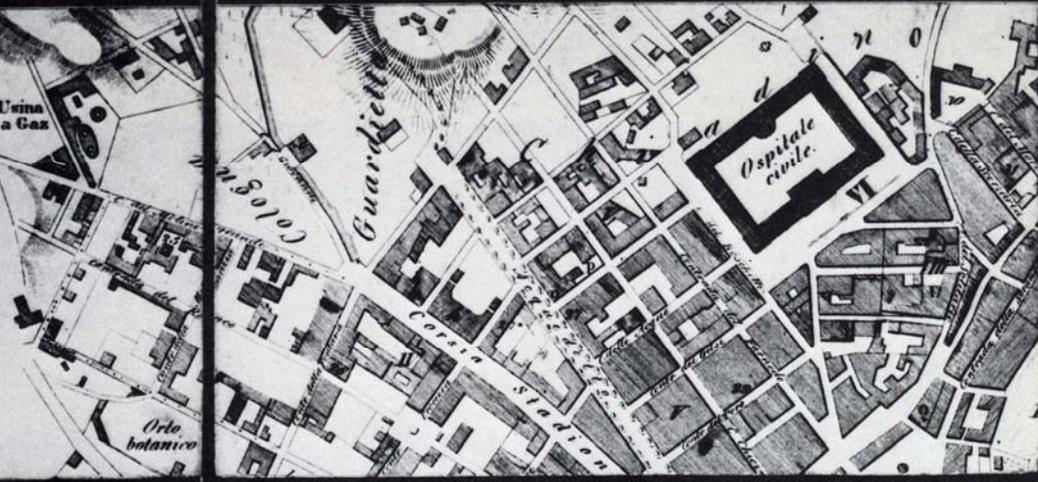
■ (Página siguiente) A. Magnaron. Litografía de la ciudad. 1859. Al componerse tangentes al centro, las estaciones y su plaza reforzaron la forma de la ciudad litoral, con independencia de las extensiones más allá del torrente (Borgo Franceschino y demás "rione" próximos al "ospitale civile"). La transformación del Mandracchio (g) en una gran plaza fue el corolario necesario al nuevo entendimiento de la ciudad frente a la rada.

# PIANTA DI TRIESTE

Presso G. A. Habnit.  
Proprietario  
1859.

- Città nuova
- Città vecchia
- Edifici pubblici

- |                      |                       |
|----------------------|-----------------------|
| I Città vecchia      | II Città nuova        |
| III Borgo Giuseppino | IV Borgo Franceschino |
| V Chiesa             | VI Cassis             |
| VII Casis            | VIII Mauricio         |
| IX Reai              | X Lazzarich           |
| XI Ley               | XII Tomasini          |

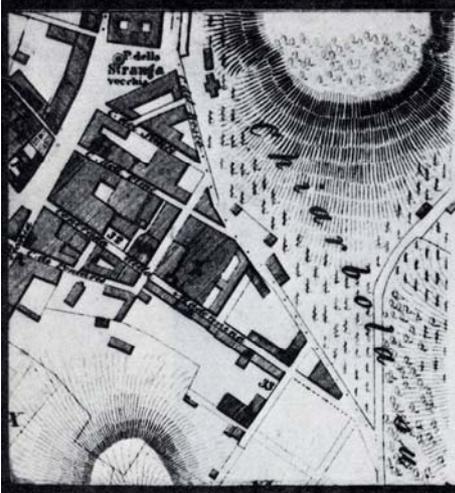


1. Direzione della Marina  
2. Magazzini  
3. Stab. per passeggeri  
4. Stab. per la Marina  
5. Ufficio per le macchine  
6. Serbatoio d'acqua  
7. Caserma  
8. Caserma  
9. Caserma  
10. Caserma  
11. Caserma  
12. Caserma  
13. Caserma  
14. Caserma  
15. Caserma  
16. Caserma  
17. Caserma  
18. Caserma  
19. Caserma  
20. Caserma  
21. Caserma  
22. Caserma  
23. Caserma  
24. Caserma  
25. Caserma  
26. Caserma  
27. Caserma  
28. Caserma  
29. Caserma  
30. Caserma  
31. Caserma  
32. Caserma  
33. Caserma  
34. Caserma  
35. Caserma  
36. Caserma  
37. Caserma  
38. Caserma  
39. Caserma  
40. Caserma  
41. Caserma  
42. Caserma  
43. Caserma  
44. Caserma  
45. Caserma  
46. Caserma  
47. Caserma  
48. Caserma  
49. Caserma  
50. Caserma  
51. Caserma  
52. Caserma  
53. Caserma  
54. Caserma  
55. Caserma  
56. Caserma  
57. Caserma  
58. Caserma  
59. Caserma  
60. Caserma  
61. Caserma  
62. Caserma  
63. Caserma  
64. Caserma  
65. Caserma  
66. Caserma  
67. Caserma  
68. Caserma  
69. Caserma  
70. Caserma  
71. Caserma  
72. Caserma  
73. Caserma  
74. Caserma  
75. Caserma  
76. Caserma  
77. Caserma  
78. Caserma  
79. Caserma  
80. Caserma  
81. Caserma  
82. Caserma  
83. Caserma  
84. Caserma  
85. Caserma  
86. Caserma  
87. Caserma  
88. Caserma  
89. Caserma  
90. Caserma  
91. Caserma  
92. Caserma  
93. Caserma  
94. Caserma  
95. Caserma  
96. Caserma  
97. Caserma  
98. Caserma  
99. Caserma  
100. Caserma

E. Molo Klutsch. F. Molo del Sale  
G. Mandracchio che viene interrato  
H. Molo S. Carlo. Approdo dei vapori a ruote del Lloyd austriaco.  
I. Canal grande con nuovo ponte girato alla sua imboccatura.  
K. Fari. L. Molo Porparella.  
M. Molo Ferdinanda. Approdo dei vapori del Lloyd austriaco.  
N. Anice. Mandracchio.  
O. Molo S. Teresa  
P. Fianale marittimo.  
Q. Mulina a vapore  
R. Pubblici patini.  
S. I. e. Ciposcuola normale maschile  
T. Piazza Giudea (S. Nicolo')  
U. Teatro filodrammatico.  
V. Gabinetto civile.  
W. Albergo dell' Aquila nera  
X. Albergo Daniel.  
Y. Albergo alla Corona ferrea.  
Z. Albergo al Pellegrino.  
AA. Hotel de la Ville con bagni.  
AB. Direzione di Polizia.  
AC. Ufficio del Lotto.  
AD. Palazzo Corciotti.

AE. Bergezzo. Sub. di custodia dei negozianti. Ufficio di Assicurazioni di Navigazione a vapore. Tipografico Stab. artistico-letterario del Lloyd. Asilo per le donne greche.  
AF. Palazzo del Magistrato civile e grande. Corpo di guardia.  
AG. Edificio civile. Tempi di mercanti.  
AH. Direzione di Polizia.  
AI. Commissione civile dei quartieri e delle vedute militari.  
AJ. Ospitale dei pazzi. Seminario.  
AK. Casa civile. Locanda grande. Corpo di guardia. Militaria civile.  
AL. Hotel de France. Caffè degli Specchi. Cucina vecchia e cucina tedesca.  
AM. Gabinetto letterario di Minerva con propria biblioteca.  
AN. Corte superiore di Giustizia.  
AO. Amministrazione dei civici Dazi.  
AP. Archivi civili con casa di lavoro.  
AQ. Cucina Scuola di Giuoco.  
AR. Pubblico locale di cerchi P. Mucchio.  
AS. Teatro grande e gran sala del ridotto. Cucina Scuola di canto.  
AT. Cucina Scuola pop. p. fanciulli.

Klappert



1. Chiesa cattedrale S. Giusto.
- a. Cappella S. Michele del Carmine.
- b. Museo municipale d'ambrosiani, e Monumento al Winkelmann.
- c. Piazzale della Cattedrale.
2. Chiesa parroc. di S. M. Maggiore della i. Gessuali.
- d. Prigioni Criminali.
3. Chiesa parroc. di S. Ant. di Padova
4. Chiesa S. Pietro.
5. Chiesa parroc. della B.V. del Soccorso, detta S. Ant. vecchio.
- e. Episcopio con cappella.
6. Chiesa S. Cipriano e Con. di Monache benedett. con Scuole maggiori
7. Cappella della SS. Trinità.
8. Chiesa anglicana.
9. Chiesa S. Spiridione degli Illirici e Scuole nazionali.
10. Chiesa S. Nicola dei Greci e Scuole nazionali.

16. Fu Scuola israelitica.
- a. Palazzo di Luogotenenza e Residenza dell' i. r. Governo militare.
- b. I. r. Governo Centrale mar. e I. r. Centrale di porto Sanità mar.
- c. I. r. Accademia reale di Nautica, con Biblioteca civica e civica Museo Ferdinando Massimo.
17. Pescheria.
18. Piazza Lipsia.
19. della Borsa.
20. del Teatro grande
21. del Ponte rosso.
22. della Dogana.
23. I. r. Cassa provinciale prov. Contab. di Stato, Direz. delle pubbl. Costruz. e Procura di Finanza p. bot.
24. Fabbrica pellami d' Ant. Apucaroli.
- f. I. r. Caposcuola norm. maschile
- g. I. r. Cassa di risparmio sup. - Direz. prov. di Finanza.

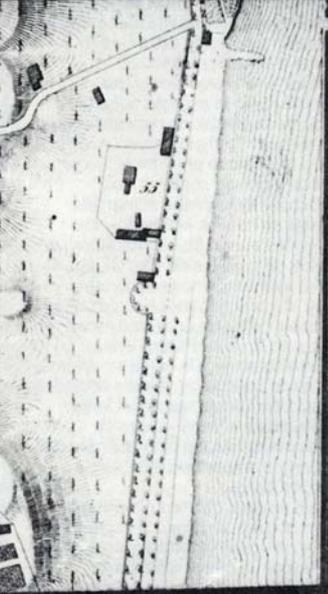
- k. Circo Scuola magg. per fanciulle.
- f. I. r. Circo Dogana. - I. r. Ammin. straz. delle Imposte dirette. - Ufficio Commissaria. delle Tesse.
- g. I. r. Ufficio montanistico con sug. giacura e bato dei metalli nobili.
- m. Prigioni correctionali. Pretura urbana penale.
- h. Caserma Dobler.
- n. I. r. Magazzino delle spaccio Tabacchi e Carta bollata.
- o. Scuola popolare per fanciulle.
- p. d. d. per fanciulli.
27. Cavalleria.
27. Nuova Scuola d' Equitazione.
- r. Teatro Mauroner.
- q. I. r. Commissariato di Guerra.
26. Fabbrica Saponi di C. L. Chiesa e fig.
29. d. d. di Gus. Piani.
- Q. Teatro L. Armenia.



11. Chiesa augustana.
12. Chiesa ebraica.
13. Tempio israelitico di rito spagn. e tempio prin. di rito tedesco.
14. Tempio israel. di rito tedesco, Cantoria, Oratorio e Stud. delle Confraternite della Comunità israel.
15. Ospedale, Scuole israelitiche e Tempio prin. di rito spagn.

25. Fabbrica Pallini di Ang. Ara.
26. Mulino e Fabr. Paste a vapore, con Distill. Spiriti de Fubbi e C. Garibaldi.
- d. I. r. Dir. gen. delle Poste per lit. e la Carmela, e delle Dilig. caniali.
- e. Fr. Magazzeno dei Sal.

30. Caserma, campo d'esercitazione di cav. Pomeria, e deposito prin. delle macchine idrauliche.
31. Asilo per l'infanzia di fondaz. privata.
- r. Scuola popolare masch. e fem.
- s. Caserma sussidiaria militare.
- t. Fu Caserma dell' i. r. Gendarmeria
- u. Nuova d. d.



- p. In Borsa. Stanze di ricreazione dei Negozianti. Monte civico con merc. e Cassa di risparmio. Banca figliuoli di Scando. Sala d'incamb. Ufficio del Telegrafo.
- q. Arc. antico detto di S. Nicola.
- r. Tribunale prov. Pretura urbana civile. Tribunale com. mar.
18. Tribunale d' Appello civile. I. r. Procura generale di Stato.
- a. I. r. Direzione del Genio.
- f. Scuola gratuita di disegno.
49. Piazza Giuseppina.
50. Teatro Cori in demolizione.
- u. (Villa Necker) Comando sup. dell' i. r. Marina col dipartimento centrale di quello dipendente.
- v. I. r. Specola.
51. Stabul. Bagni detti d' Esterreich.
52. Fabbrica Cemento lachera.
- w. Arsenale del Lloyd austriaco.
54. I. r. Depositaro di Sanità mar.
53. Fondoria metalli di G. Stenklhoff, ora Stabul. tecnico triestino.
- y. Circo Monte di Pietà.
56. Fabbrica Salmira.

51. Stabul. Bagni detti d' Esterreich.
52. Fabbrica Cemento lachera.
- w. Arsenale del Lloyd austriaco.
54. I. r. Depositaro di Sanità mar.
53. Fondoria metalli di G. Stenklhoff, ora Stabul. tecnico triestino.
- y. Circo Monte di Pietà.
56. Fabbrica Salmira.

edificios mayores se proyectaban de espaldas a la rada asomados a los lugares interiores por donde se había consolidado el nexo de unión entre la ciudad patricia y la emporial: el nuevo teatro (1798), la Bolsa (1806), el Tergesteo (1838), y el único puente que cruzaba el canal (el Puente Rosso).

Durante algunas décadas del siglo XIX la ciudad se adecua a una escala territorial mayor, contemplando el perfil de toda la bahía como una composición ciudadana de acuerdo con una visión más moderna de la relación entre ciudad y mar.

El Borgo Giuseppino, aun siendo una iniciativa imperial con mecanismos análogos a los del Teresiano, no supuso tanto la formación de otra ciudad cuanto la construcción de muelles y el incremento de terrenos para una franja lineal suficiente de soporte portuario. Pero fue el inicio de una nueva idea que iba a perdurar, conscientemente o no, a lo largo de varios decenios, la cual afectó también al borgo teresiano con la sustitución del único templo católico, que preside el Canal Grande.

No obstante, la transformación decisiva del perfil de la ciudad se produjo a mediados de siglo al escogerse una esforzada pero sabia disposición tangente al centro para localizar la primera estación de ferrocarril. La plaza de la estación adquirió rápidamente una sorprendente continuidad compositiva con los lugares que ya entonces podríamos llamar centrales. Pocos años más tarde se inició el recubrimiento de la vieja dársena suprimiendo así el último vestigio medieval en el frente marítimo y construyendo en su lugar una gran plaza.

Puede imaginarse el cambio radical que supusieron todas estas transformaciones, a pesar de que no exista ningún documento que haya fijado esta imagen conjunta: las estaciones del ferrocarril flanqueaban la plaza más grande de la ciudad abierta a la rada; al fondo de la ensenada, el Borgo Teresiano asomaba bajo el aspecto soberbio y sólido de sus palacios remozados, y con un nuevo templo proyectado por Pietro Nobile que presidía el Canal Grande y que se contemplaba ventajosamente desde el mar; los muelles se habían ampliado y los espigones surcaban el perfil litoral; en la falda de la colina de San Giusto, el nuevo ayuntamiento se recortaba sobre el intrincado mosaico de tapias, tejados y calles de la ciudad medieval y presidía la vasta Piazza Unità, ingreso solemne a la ciudad marítima. Un tupido bosque de veleros anclados por doquier daban razón del febril trasiego de mercancías que se almacenaban en las plantas bajas de los borgos emporiales a modo de palacios hangar.

Esta imagen del frente marítimo incorporaba a la ciudad la espléndida forma natural de la bahía y era capaz de ofrecer un nuevo significado general en contraste con el previo entendimiento dual setecentista; pero tenía sus límites. A mediados de siglo apuntaban ya dos retos esencialmente nuevos: la ocupación interior de los valles que confluían sobre la bahía y la extensión más allá, en el envés de la ciudad, al que he llamado *lugares industriales*, es decir, las pendientes que vierten aguas fuera de la rada.

Sólo en los años treinta de este siglo va a encontrarse respuesta a uno de estos retos, perfilándose de nuevo con claridad una idea general.

Trieste no ha contado con un ensanche moderno, y eficaz en el sentido de que no existió nunca un trazado cuyo rigor y vocación geométrica fuese la expresión de un orden general acorde con su

extensión. Por lo tanto, a finales del siglo pasado la ciudad no se aplicaba a materializar ningún proyecto anticipado planimétricamente.

En cambio en este período se perfiló una idea de arquitectura que acabaría siendo decisiva como idea de ciudad. Arrancando de la casa de pisos, con la aplicación sistemática de mejoras en las condiciones higiénicas y ambientales de la vivienda se consiguió un modelo tipológico de edificios alineados a la calle, en banda y con dos crujeas de profundidad, que se contruía en grupos de modo que el acceso a los núcleos verticales se produjera desde el patio sempiterno en lugar desde la calle. La idea de manzana no implicaba necesariamente el patio cerrado ni la forma rectangular, pero sí aparecía como resultado no residual.

Estos edificios daban lugar a conjuntos de *escala ciudad* por la proporción de volúmenes, por la composición de los frentes a las calles y por sus relaciones métricas calle-fachada-patio. A pesar de que llegaron a formar piezas de gran tamaño, nunca se pretendió construir barrios, sino más bien pedazos de la ciudad, es decir partes de composiciones existentes o supuestas. Nunca conjuntos autoreferidos. Esa idea de casa, pero no sólo de casa, constituye lo que en el lenguaje de la época se llamaba *rione novecento*, resumiendo así la idea de tejido urbano de alta densidad con contrapartidas en los espacios libres, más generosos que los anteriores ochocentistas.

Este preámbulo es necesario para aproximarnos con cierta precisión al período de los años 30. Al desaparecer el Imperio Austro-húngaro a raíz de la Gran Guerra, Trieste pasó a formar parte del estado italiano pero manteniendo un fuerte componente centro-europeo que la había incorporado a la cultura fin de siglo bajo la influencia directa de Viena. Al poco tiempo la ciudad iba a utilizarse como instrumento propagandístico del régimen fascista. La retórica irredentista coincidiría con uno de los momentos más significativos en la formación de Trieste, puesto que fue uno de los pocos lugares donde la efervescencia de aquellas décadas cristalizó en una cantidad importante de resultados construidos.

Sin embargo, el alcance de esas transformaciones puede interpretarse de un modo distinto cómo sus protagonistas lo entendieron. Por un lado, porque a la postre la poderosa cultura técnica local, de origen austriaco, pesó más que la retórica oficial y, por otro, porque las iniciativas que se desencadenaron sirvieron más a la reforma urbana que a una idea antitética de ciudad, de inspiración metafísica.

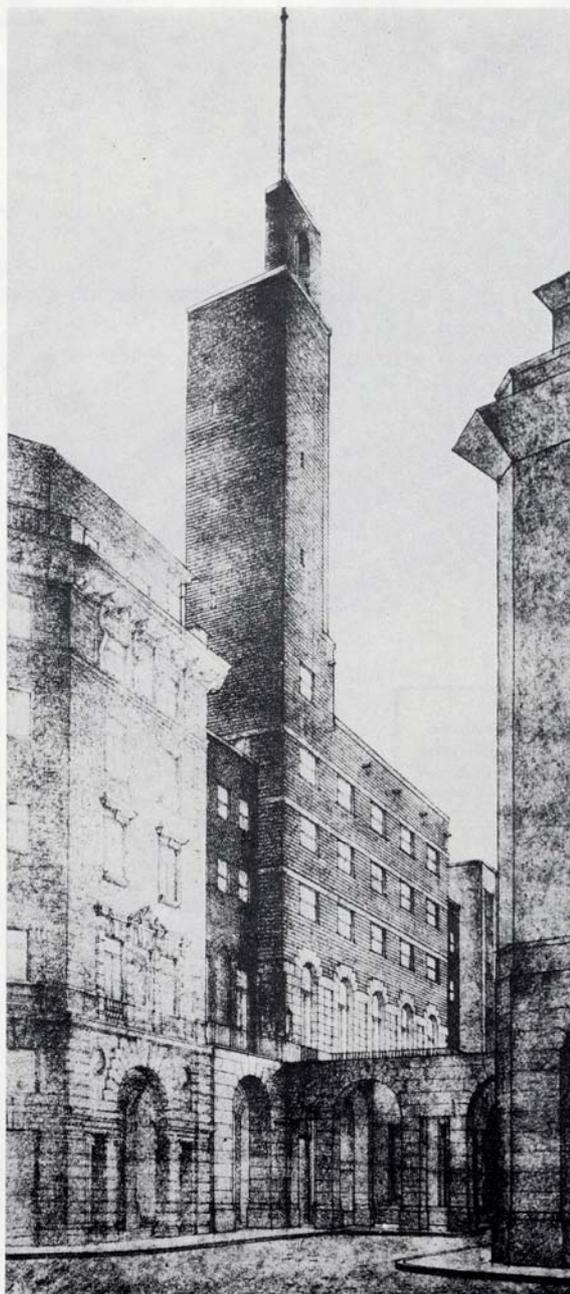
Por primera vez las propuestas de un plan urbanístico (el *Piano Regolatore Generale* de 1934) acompañan en cierto modo a la transformación sustancial de la ciudad.

El plan propuesto, entre sus opciones más relevantes, una nueva avenida (Sonnino-Carducci) colocada precisamente como bisagra al bies entre el Borgo Teresiano y los barrios colindantes. Prolongándola hacia el interior, adquiriría valor general en tanto que eje territorial que unía la costa cársica (y por lo tanto la salida hacia el Friuli) con el paso natural hacia Istria, en el otro extremo de la ciudad. El propio plan lo denominaba eje "arterial" expresando así una idea básicamente funcional acorde con la creciente preocupación por la circulación y el tráfico rodado.

Sin embargo su construcción obligó a una serie de transformaciones sustanciales y estrictamente urbanas: retranqueo de fachadas, apertura sobre plazas, *sventramenti* de tejidos, urbanización *ex novo*, galería



■ Retrato del arquitecto Umberto Nordio, de Carlo Sbisà, 1930.



■ Dibujo del proyecto de Casa del Combattente y del "sacriario" dedicado a G. Oberdan, realizado por U. Nordio. Este lugar, ligado a la memoria de un mito del irredentismo triestino, fue el resultado de un viejo cuartel austriaco. La urbanización del gran recinto militar fue uno de los exponentes de la idea "novecentista" de extensión y prolongación de la ciudad central.

■ La gran arteria Carducci-Sonnino es el proyecto capital del Piano Regolatore de los años 30, y sus efectos se comprueban en las plantas de la ciudad entre 1890 y 1958. La formación de ese gran eje territorial interior cambió la articulación y escala de los suburbios interiores de los "valles teresianos", y fue una idea que en pocos años transformó las articulaciones y el entendimiento del centro.



■ Vista de la Via del Corso, tomada desde los edificios de M. Piacentini, construidos en los años treinta, y relacionados con la remodelación de Città Vecchia. A la derecha los palacios teresianos. Al fondo asoma el palacio de la bolsa situado en uno de los lugares emblemáticos de la ciudad.



subterránea,.... etc. Esta nueva avenida, con sus espacios próximos y los edificios nuevos, a pesar de llevarse a cabo con algunas variaciones y algunos fracasos, consiguió multiplicar el efecto y el valor de los lugares reconocidos como centrales, al disponerse en continuidad con ellos, y fue la clave de un nuevo entendimiento, de una nueva forma general, cuyo objetivo iba a ser cohesionar y prolongar la ciudad central: una idea seguramente más compleja que las anteriores, pero no menos eficaz o expresiva. Y esa idea de centro mayor se expresaba figurativamente en clave *novecento*, demostrándose no sólo un tema sistemático y normativo, tal como ya he indicado, sino también la imagen asociada a esa estrategia de ampliación y vertebración del centro.

Efectivamente, los grandes argumentos de obras públicas de los años 20-30, la urbanización del recinto de un viejo cuartel austriaco, y la destrucción de Città Vecchia, se inscriben en esa idea de ciudad asociada a aquella precisa figuración. A pesar de que no se explicitara en los textos, ambas iniciativas sirvieron a esa ampliación "interior" del centro sustituyendo usos, lugares y órdenes urbanos.

El viejo cuartel era un recinto colindante con la avenida Carducci que ocupaba más de cincuenta mil metros cuadrados. En 1877 se había propuesto transformarlo en un barrio residencial siguiendo una discreta malla ortogonal de calles y con una pequeña plaza interior. Sin embargo,

cuando en la segunda década de este siglo se retomó el tema, fue ya de otro modo. Se trazó en esa exedra un tridente con centro sobre la nueva avenida. Presidiendo el eje central se empezó por construir el nuevo Palacio de Justicia (1924-35), obra de E. Nordin, y terminado por su hijo Umberto que luego llegaría a ser el arquitecto más destacado de la ciudad. Esta propuesta fue revisada a inicios de los años treinta por Mario de Renzi que la convirtió en un episodio significativo del debate arquitectónico de la época, tanto por el contraste entre las exigencias de conjunto frente a la idea de edificios uno a uno, como por la participación de notables arquitectos en los encargos de singular importancia.

Sin entrar en detalles, interesa señalar que el significado esencial era incorporar aquel recinto a las formas y los usos necesarios para la gran ciudad, según una composición enfáticamente vinculada al centro. Inmediatamente el nuevo *quartiere Oberdan* pasó a formar parte de esa ciudad central, no sólo por su proximidad sino, sobretodo, por los usos y la escala de los espacios abiertos.

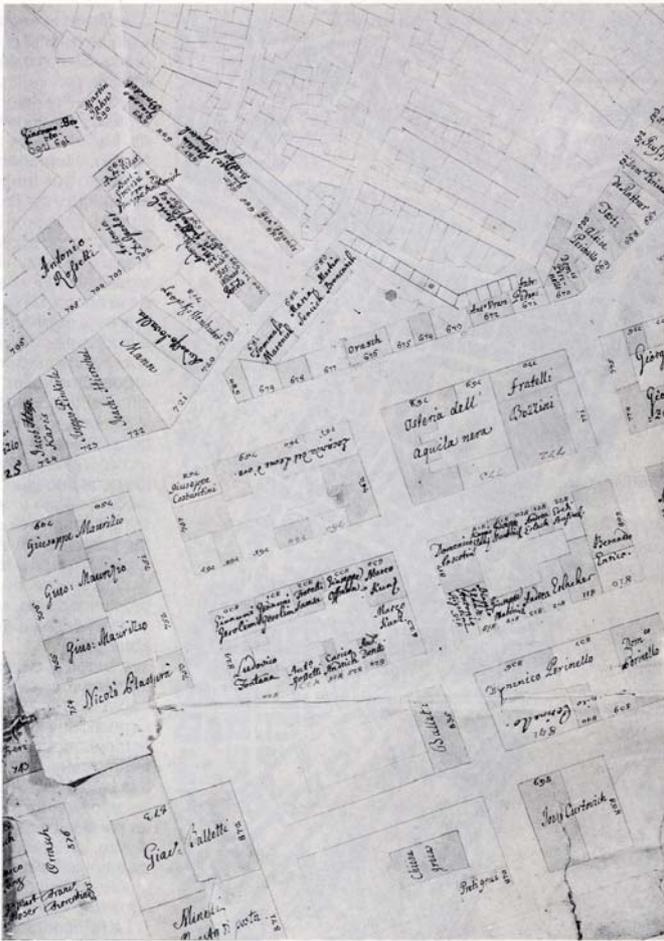
Aunque el cubrimiento de la dársena medieval (el Mandracchio) había modificado la antigua Piazza Grande, aquellas obras solo afectaron estrictamente a las manzanas perimetrales. Los barrios colindantes a la ciudad medieval eran todavía, en los años veinte, un reducto inalterado de callejas y casonas inmediatas al centro. Un laberinto cuya desaparición se anunciaba y se temía desde hacía muchos años pero que sólo se consumó entre el 25 y el 35.

La remodelación, fulminante, no se justificaba por un asunto de conexión a través (léase Teresiano-Giuseppino) como en tantas otras ciudades, ni tampoco el rescate arqueológico del teatro romano obligaba a tan vastas demoliciones, si bien a la altura de aquellos años toda una política similar sembró Europa de situaciones parecidas, cómo no, inseparables de los intereses inmobiliarios y de orden público. Sin embargo cabe destacar que ahí la idea de remodelación iba dirigida principalmente a incorporar aquella zona a la estructura de la ciudad central, estableciendo una nueva continuidad con el Teresiano mediante aperturas sobre el viejo Corso que permitieron "homologar" la escala de los lugares derruidos, tal como se demuestra observando el cambio de aquellos barrios densos y conflictivos, pero multiformes y populares, por una zona de vastos edificios de residencia acomodada y de servicios institucionales; y todo ello sin que se llegasen a completar aquellos proyectos.

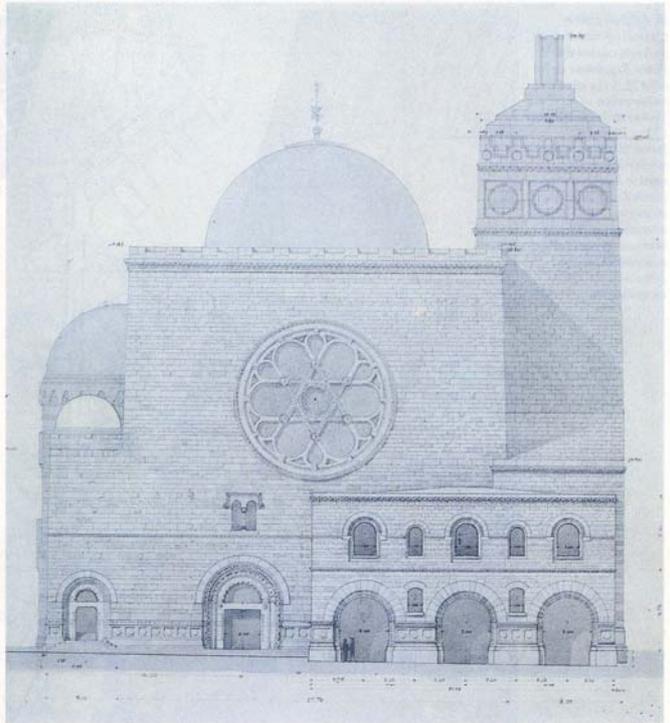
A modo de corolario, se construyó un nuevo puente sobre el Canal Grande, enterrando el último tramo frente a San Antonio Nuovo. Desde entonces no sólo el primitivo Ponte Rosso y el puente del litoral atraviesan el corazón del Teresiano, sino que otra horizontal da fe de la fuerza que adquirieron los dos nuevos lugares centrales desde el primer tercio del novecientos, cuando cambiaron de nuevo las articulaciones del mosaico fundamental de la ciudad y se fijó la forma general tal como aún hoy la conocemos.

Así, los tres puentes sobre el Canal Grande resumen emblemáticamente el sedimento vivo de esos tres momentos claves de la ciudad. Sin que los últimos decenios hayan servido para establecer nuevas situaciones, a pesar de la enorme extensión construida desde entonces, a pesar de los nuevos retos que plantea la mayor ciudad, a pesar incluso de la incesante actividad de quienes han detenido su mirada y su trabajo en Trieste... Pero quizá por ahí derivásemos hacia otras cosas

■ "Ideal plan der Stadt Triest", 1777. Fragmento del primer catastro teresiano.



■ Ruggero Berlam. Templo Israelita de Trieste. Fachada hacia la calle S. Francesco. Pluma y acuarela, 82,7 x 58 cm. 1907.



■ Antonio Mollari. Planta baja del nuevo edificio de la Borsa. Dibujo a pluma sobre papel, 90 x 54 cm. 1802.

